Entlüften der Kraftstoftanlage

Die Entlüftung ist dann vorzunehmen, wenn durch Ausbau, durch völliges Entleeren des Dieselöltanks oder durch undichte Leitungen oder Anschlüsse Luft in den Föder- oder Einspritzkreislauf gelangt. Sollte dies der Fall sein, springt der Motor nicht an oder er bleibt stehen.

Die Entlüftung ist folgendermassen vorzunehmen:

1. Die Entlüftungsschraube des Dieselölfilters (3 Abb. 19) lösen.
2. Die Förderpumpe (6 Abb. 16) mit dem entsprechenden Handhebel betätigen, bis das Dieselöl blasenfrei aus der Entlüftungsschraube austritt.
3. Die Entlüftungsschraube des Filters schliessen und die der Einspritzpumpe (2 Abb. 16) lösen.
4. Die Förderpumpe erneut solange betätigen, bis auch hier das Dieselöl blasenfrei austritt und die Entlüftungsschraube wieder schliessen.

EINSPRPITZUNG

Einspritzpumpe

Die Einspritzpumpe ist im Motorgehäuse eingetaucht und wird durch die Nockenwelle angetrieben. Sie bedarf keiner Wartung.

Alle 1000 Stunden: Kontrolle durch eine Fachwerkstätte

Einspritzdüsen

Sie bedürfen keiner besonderen Wartung.

Alle 500 Stunden: sie durch eine Hurlimann Kandendienststelle reinigen und eichen lassen.

VENTILSTÖSSEL

Alle 500 Stunden: Spieleinstellung der Einlass- und Auslassventile durch eine Hürlimann-Kundendienst-Stelle.

ELEKTRISCHE ANLAGE

Drehstromgenerator
(mit eingebautem Regler)

Der Drehstromgenerator bedarf keiner Wartung; es ist jedoch absolut erforderlich, sich an folgende Vorschriften zu halten:

1. Niemals den Kreislauf zwischen Drehstromgenerator und Batterie unterbrechen, wenn der Motor läuft, z. B. durch Herausnahme der Batterieklemme.
2. Es wird empfohlen, vor dem Einschalten eines Ladegerätes die Batterieklemmen abzutrennen.
3. In Sonderfällen, wo man das Fahzeug ohne Batterie betätigen muss, die Klemmen des Drehstromgenerators abtrennen.
4. Sich vergewissern, dass die Drehstromgenerator-Kontrollampen (5 Abb. 6) und die Oedruck-kontroll-Lampe aufleuchten (6 Abb. 6), wenn der Anlasserschlüsse auf Stellung 1 gedreht wird.

N.B. Falls Elektroverschweissungen am Traktor notwendig sein sollten, ist es empfehlenswert, die Masse möglichst nahe and den Schweisspunkt zu halten, um so Schäden an dem Drehstromgenerator zu vermeiden.

Anlasser

Alle 1000 Stunden: Ihn von Fachleuten kontrollieren lassen.

Elektrische Batterie

Sie muss immer an ihrem oberen Teil vollkomen sauber und trokken sein.
Eventuelle Sulfatspuren mit einer Ammoniaklösung geträktem Tuch beseitigen. Die Klemmen müssen immer gut festgemacht und durch reine Vaseline geschützt sein.

Alle 125 Stunden: Kontrolle des Säurespiegels. Er muss sich ca. 10 mm über dem oberen Rand der Platte befinden. Zur Nachfüllung nur destilliertes Wasser verwenden.

Schmelzsicherungen (1 Abb. 21)

Die elektrische Anlage ist durch 12 Schmelzsicherungen, die in einem Plastik-Sicherungskasten zusammengefasst sind, geschützt. Wenn irgendein Teil der elektrischen Anlage nich funktioniert, die dazu gehörige Schmelzsicherung kontrollieren und die gegebenenfalls ersetzen.

SCHMIERMITTELTABELLE

MOTOR

Diesel Gamma	unter 0° C	SAE 20W/20
	von 0° C a 30° C	SAE 30
	über 30° C	SAE 40
	(oder: AGIP F.1 Unitractor 20W/40	
	(bei lang andauernden Temperaturen unter —10° C: AGIP F.1 Supermotoril 15W/50	
Gangaschaltung, Differential, Vorderdifferential, Vorderradnaben:	AGIP F.1 Rotra MP/S SAE 80W	
Hydrostatische Lenkung und Bremse:	AGIP ARNICA 645 (oder AGIP F.1 ATF DEXRON)	

FUELLMENGEN

Motorwanne	l.	9
Getriebegehäuse Differential	l.	24
Vorderdifferential (Bei Allradantrieb)	l.	5,5
Vorderradnaben (Bei Allradantrieb)	l.	2 x 1
Hydrostatische Lenkung	l.	2,5
Dieselöltank	l.	55
Seitliche hintere Untersetzungsgetriebe	l.	2,3 x 2

N.B.: Die oben angegebenen Mengen beziehen sich auf das maximale Fassungsvermögen. Es ist daher zu beachten, dass ein gutes Funktionieren der verschiedenen Gruppen auch von etwas kleineren Mengen gewährleistet wird, vorausgesetzt dass sich der Ölstand immer zwischen dem Minimum und Maximum des Ölmesstabs befindet.

WARTUNG

MOTOR

LUFTFILTER

Die Luft wird durch einen gefalteten Papierfilter gereinigt. Dieser Filter ist durch ein in einem Metallblechzylinder enthaltenes zylinderförmiges, gelochtes Stahlblechgehäuse geschützt.

REINIGUNG DES FILTEREINSATZES

Alle 20 Stunden:

Wenn die Kontrolleuchte aufleuchtet, ist der Filter wie folgt zu reinigen:
Zur Demontage sind die beiden Flügelmuttern zu lösen, worauf sich der ganze Filtereinsatz herausziehen lässt.
Die Reinigung erfolgt entweder durch einen Luftstrahl, durch einfaches Eintauchen in einen Behälter mit sauberem Wasser.
Im ersten Fall soll der Luftdruck nicht mehr als 7 kg/cm² betragen; der Luftstrahl ist von innen nach aussen zu richten.
Im zweiten Fall gehe man wie bei der Druckluftreinigung vor, dabei soll der Wasserdruck aber nicht mehr als 3 kg/cm² betragen.
Auf keinen Fall sollen Waschmittel verwendet werden. Der Filtereinsatz soll an der freien Luft getrocknet werden.
Nach ca. 6 Reinigungen, wenn im Einsatzinneren Staubballen gefunden werden, muss der Filtereinsatz ausgewechselt werden.

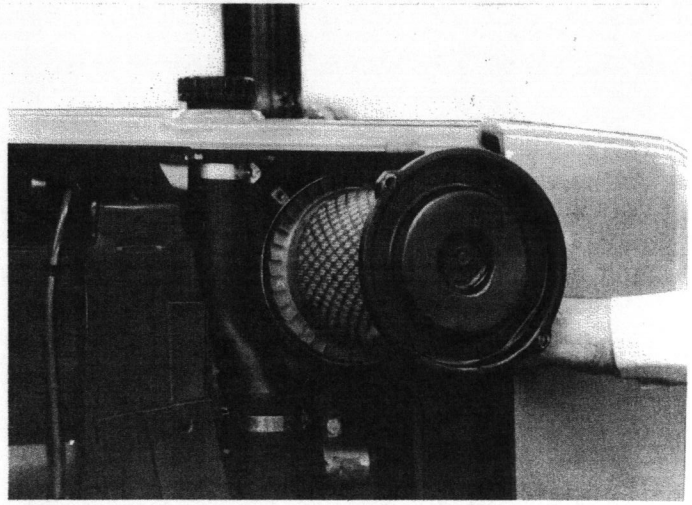

Abb. 18
Luftfilter

Kraftstoff Forderpumpe (6 Abb. 16)

Die Kraftstofförderpumpe ist am Zylinderblock angebracht (6, Abb. 16) und bedarf keiner besonderen Wartung.
Sollten Schwierigkeiten bei der Dieselölzufuhr auftreten, sind der innenliegende Filter und die Ventile auszubauen und zu reinigen oder auszutauschen.

DIESELOELFILTER

Er besteht aus einem einzigen Einsatz, der sich in einem Blechzylinder befindet.

Alle 300 Stunden

Den Filter ersetzen, wobei man die entsprechende mittlere Schraube (3 Abb. 19) entfernt.

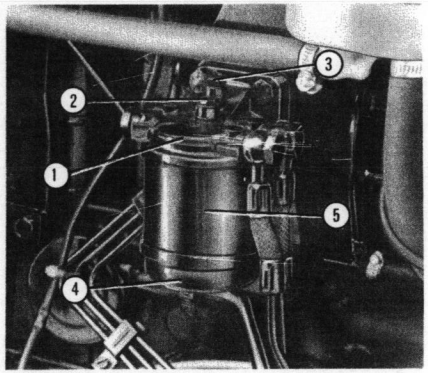

Abb. 19
Dieselölfilter
1 Filterkopf
2 Entlüftungsschraube
3 Schraube des Filters
4 unterer Behälter
5 Filtereinsatz.

SCHMIERUNG

Hinweis: Während des Einfahrens halte man sich an die entsprechenden Vorschriften (vgl. Seite 12)

Alle 10 Stunden: Oelstandkontrolle
Der Oelstand soll sich stets innerhalb der Höchst- und Mindest-markierung des Pegelstabes (4, Abb. 16) befinden.

Alle 125 Stunden: Oelwechsel (7, Abb. 16 und 2 Abb. 17)

Alle 250 Stunden: Filterwechsel (1 Abb. 16).
Der Filterausbau erfolgt mit einem speziellen Schlüssel. Vor erneutem Einbau des Filters ist der Dichtring mit Motoröl einzuschmieren.
Nach dem Filterwechsel ist der Motor anzulassen und einige Minuten laufen zu lassen; man überprüfe, dass kein Oel austritt und der Oelstand unverändert bleibt.

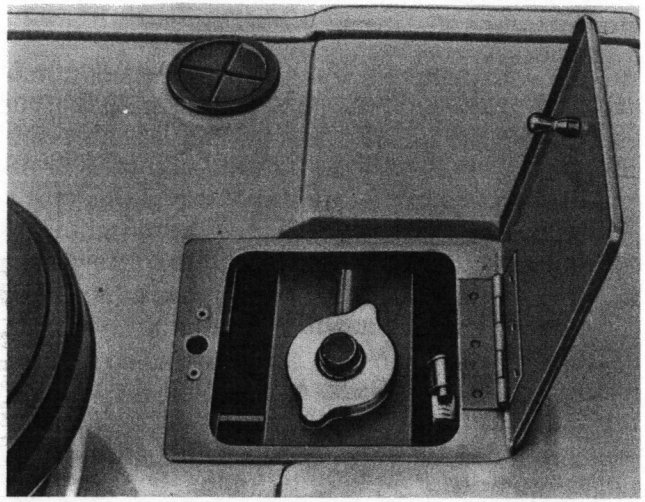

Abb. 20
Kühlwasserkappe

KÜHLUNG

Alle 20 Stunden: Lüfterriemenkontrolle (8. Abb. 16).
Die Spannunug der Riemen ist dann richting, wenn sich der Riemen durch Finger Druck auf die Mitte das längeren Abschnitts um ungefähr 20 mm senkt.
Für die Einstellung ist der Wechselstromgenerator nach Lockern der beiden Klemmeschrauben zu verschieben.

Hinweis: Bei ausgefransten oder stark verschlissenen Rändern ist der Keilriemen sofort auszutauschen.

Regelmässig: Kontrolle des Kühlwasserstandes
Dazu ist die Kîlwasserkappe (Abb. 20) abzunehmen.

Hinweis: Das Kühlsystem arbeitet unter Druck, der über die Kühlwasserkappe reguliert wird. Die Kappe darf folglich nich bei heissem Motor abgenommen werden. Der Ueberdruck entweicht, wenn man die Kappe bis zum ersten Anschlag dreht und erst dann ganz abnimmt.
Erforderlichenfalls muss sauberes Wasser oder Frostschutzmittel eingefüllt werden. Wenn das kühlsystem bereits Frostschutzmittel enthält, darf nur eine Frostschutzmischung gleicher Stärke nachgefüllt werden, andernfalls verändert sich die Stärke und damit der Schutz der Mischung.
Die Kühlerrippen sind stets frei von Staub oder Schmutz zu halten, damit der Luftstrom ungehindert passieren kann.